DIN ISTORIA UTILIZĂRII CURENTULUI ELECTRIC LA IAŞI

EUGENIA URSESCU, CONSTANTIN OSTAP

Iaşul — acest oraş bogat în mărturii ale trecutului glorios al neamului nostru, oraş al monumentelor istorice, al culturii, dar şi al industriei, a fost tot atît de receptiv în promovarea unor mari acte de cultură cît şi în adoptarea noutăţilor tehnice ale vremii, după cum reiese din documentele de epocă comentate în cele ce urmează.

În lucrarea de faţă ne propunem să arătăm începuturile şi momentele de răscruce din evoluţia utilizărilor electricităţii la Iaşi, marcate în contextul general al dezvoltării acestui important domeniu al ştiinţei şi tehnicii.

Dacă ne gîndim la marile servicii pe care curentul electric le-a adus omenirii, nu putem să nu amintim mai întîi o invenţie, care a pus la dispoziţie ştiinţei un mijloc de progres, a cărui mare valoare abia în perspectiva istoriei s-a putut vedea. Este vorba de prima sursă de curent electric — pila electrică — inventată de Volta în anul 1800, pe baza observaţiilor ştiinţifice făcute de Luigi Galvani în 1786[1].

Pornind de la această invenţie, care pe parcurs se perfecţionează, mari fizicieni vor dezvălui, de-a lungul timpului, numeroase efecte şi proprietăţi fundamentale ale curentului electric, care vor contribui la progresul general al ştiinţei şi tehnicii, la evoluţia societăţii în secolul al XIX-lea. Amintim astfel descoperirile din domeniul electromagnetismului (Oersted — 1819) şi al inducţiei electromagnetice (Faraday — 1831), legile curentului electric (legea lui Ohm — 1824, legea lui Ampère — 1820, legea lui Joule — 1826), cîmpul electromagnetic (elaborat teoretic de Faraday în 1846 şi demonstrat matematic de Maxwell în 1864) pentru ca să numim doar pe cele mai însemnate, care au pus bazele electrotehnicii[2].

O aplicaţie deosebit de importantă a curentului electric, care a deschis mari perspective telecomunicaţiilor, a fost telegraful electric, inventat de Samuel Morse, în 1840.

În 1844, se realizează prima linie telegrafică de utilitate publică din lume, între oraşele Washington şi Baltimore, avînd o lungime de 63 km.

Seminificativ pentru noi este faptul că, la numai 10 ani de la această premieră mondială, telegraful electric este introdus şi în ţara noastră[3].

Iaşul este printre primele oraşe ale ţării care a fost racordat în circuitul telegrafic european. Această realizare este legată de numele lui Costache Negri — Director al Departamentului Lucrărilor Publice din Moldova.

Prima linie telegrafică din Moldova a fost construită în colaborare cu autorităţile austriece, interesate să aibă o legătură directă între Viena şi principalele centre ale Europei. Nota adresată la 2 octombrie 1854 Sfatului Administrativ arată „importanţa de a se uni politia (oraşul) Iaşi cu Cernăuţi... prin care Iaşii vor intra în nemijlocită comunicaţie ,tele-

[1] Bucur, I.N. şi alţii, *Din istoria electricităţii*, Edit. ştiinţifică 1966, Bucureşti.
[2] *Ibidem*.
[3] *Pe urmele primului telefon*, în Revista „Flacăra", nr. 14 (566) din 2.VI, 1966.

Fig. 1 — Iluminatul cu lămpi cu petrol la Iași, în 1830 (după tabloul „Podu Verde" — de M. N. Worobieff).

Fig. 2 — C. Negri și raportul din 1854 privind construirea liniei telegrafice Viena—Iași.

grafică cu Viena, Berlinul, Parisul şi Londra" şi prin care „visteriei statului se va deschide un izvor nu puţin însemnătoriu de venituri"[4]. În raportul din 16 decembrie 1854 a lui Costache Negri adresat domnitorului Grigore Al. Ghica se apreciază că realizarea liniei telegrafice Cernăuţi-Iaşi este „o măsură prea potrivită cu ceea ce se cere astăzi de la ţara noastră", propunînd însă prelungirea ei prin Vaslui şi Tecuci pînă la Galaţi „spre a putea trage din ea un folos din care toată ţara să se împărtăşească".

Prin aceasta, „s-ar putea împrăştie cu ştafeta la locurile învecinate atît poruncile ocîrmuirii cît şi particulare înştiinţări".

Dar marele patriot vedea un scop mai înalt în această lucrare.

El menţionează: „Dacă însă megieşita (învecinata) ocîrmuire a Valahiei ar face asămine o linie telegrafică care ar veni la Focşani, atunci ar mai trebui prelungită linia noastră şi de la Tecuci la Focşani".

Este evidenţiată dorinţa de a realiza şi pe această cale o legătură cu Muntenia, ca un simbol al mult aşteptatei Uniri a celor două ţări surori, eveniment ce avea să se realizeze în 1859.

În urma tratativelor de la Cernăuţi între reprezentanţii Imperiului austro-ungar şi cei ai statului Moldovei s-a ajuns la un acord privind construirea primei linii telegrafice Cernăuţi — Iaşi — Galaţi. Construcţia acestei linii, cu o lungime de 185 km, începe la sfîrşitul anului 1854, iar la 14 februarie 1855, într-o adunare festivă, la care participă şi domnitorul Moldovei, are loc deschiderea oficială a biroului telegrafic din Iaşi. Aparatele telegrafice au fost instalate în vechea curte domnească, pe ruinele căreia s-a construit între 1906 şi 1925, Palatul administrativ şi de justiţie, actualul Palat al culturii[5].

Linia din Iaşi se prelungeşte ulterior pînă la Tecuci şi Focşani.

Introducerea telegrafului în principalele oraşe din Moldova a avut un rol foarte important pe plan economic şi politic. Populaţia ieşeană a început să fie informată „la zi" cu ultimele ştiri internaţionale publicate în „Gazeta de Moldavia" de la Iaşi.

Liniile telegrafice care s-au construit ulterior au fost realizate cu bani adunaţi prin subscripţie publică, la care s-au adăugat fonduri din veniturile Direcţiei telegrafului. La sfîrşitul anului 1857 existau birouri telegrafice în următoarele oraşe din Moldova: Iaşi, Galaţi, Tecuci, Focşani, Bîrlad, Roman, Fălticeni, Bacău, Piatra Neamţ şi Vaslui. Treptat, telegraful pătrunde pînă în cele mai îndepărtate colţuri ale ţării.

Introducerea telegrafului electric a însemnat o etapă foarte importantă în utilizarea sistemelor de telecomunicaţie din lume, avînd un rol important în rezolvarea unor probleme economice şi politice din fiecare ţară, cît şi în cadrul convenţiilor dintre state. Totuşi dezvoltarea rapidă a oraşelor, ritmul de viaţă tot mai intens, impuneau adoptarea unui mijloc de comunicaţie directă între oameni. Succesul de pînă atunci al telegrafiei a deschis drum ideii de a transmite prin fir sunetele şi vocea omenească.

Acest mijloc de comunicaţie nu întîrzie să-şi facă apariţia sub forma telefonului, inventat de către americanii Graham Bell şi Elisha Grey, independent unul de altul şi brevetat în aceeaşi zi (14 februarie 1876) la o diferenţă de două ore[6].

Merită de remarcat faptul că numai după doi ani de la brevetarea telefonului, se semnalează existenţa în Bucureşti a unui post telefonic, montat la fabrica de aparate telegrafice.

Prima relatate oficială despre existenţa în ţară a unui post telefonic apare în Monitorul oficial din martie 1886, dată la care în Bucureşti exista o singură linie telefonică între poştă şi Ministerul de Interne.

În Moldova, primul oraş în care se introduce telefonul şi printre primele din ţară, este Iaşul. Primele telefoane din Iaşi au fost instalate în locul aparatelor telegrafice, care nu mai satisfăceau exigenţele timpului.

După cum se arată într-un referat din septembrie 1898 al serviciului tehnic al primăriei, „...chestiunea înfiinţării şi întreţinerii posturilor telefonice comunale se agită încă de la 1882, cînd s-au înlocuit aparatele telegrafice de la secţiile poliţieneşti, cu aparate telefonice...". Pe de altă parte, într-o adresă din iulie 1896 a Inspectoratului circumscripţiei a IV-a telegrafo-postală din Iaşi către primărie, se menţionează că în anul 1887 au fost înlocuite alte 14 posturi telegrafice cu posturi telefonice ...„pe la comisii, poliţie şi la unul sau două posturi de pompieri"...[7].

---

[4] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul Secretariatului de stat, 1854.

[5] Boicu L., *Introducerea telegrafului în Moldova*, în „Studii şi cercetări istorice", an. VIII, fasc, 2, 1957.

[6] Bucur I.N. şi alţii, *op. cit.*

[7] Ursescu E., Garabedeanu A., Nica M., *Din istoria telecomunicaţiilor în Moldova*, în „Cercetări istorice" nr. 6, Complexul muzeistic Iaşi, 1975.

NOI

ГРИГОРІЕ АЛ. ГИКА ВВ.

КȢ МІЛА ЛȢІ ДȢМНЕЗЕȢ

ДОМНИТОРІȢ ЦЕРІЙ МОЛДОВЕЙ

Fig. 3 — „Anafora" din 1855 privind darea în funcțiune a liniei telegrafice.

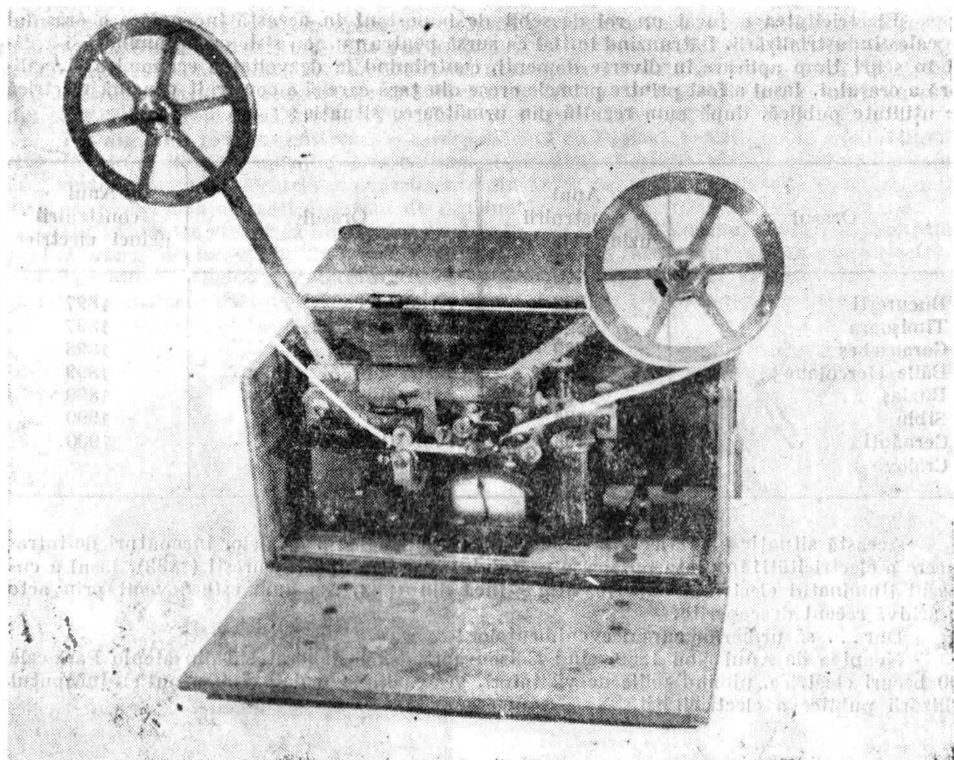


Fig. 4 — Aparat telegrafic Morse (începutul secolului al XX-lea). Colecția Muzeului politehnic Iași.

Putem concluziona că, primele telefoane din Iași au fost instalate în anul 1882, în locul vechilor aparate telegrafice ; în 1887, se introduc și alte telefoane la diferite instituții iar în 1896 începe instalarea rețelei telefonice pentru public. O etapă foarte importantă în dezvoltarea telefoniei o constituie introducerea telefoniei automate care se realizează la Iași în anul 1936.

Dar cea mai spectaculoasă aplicație a electricității a fost în domeniul iluminatului electric, care a constituit o atractie chiar de la primele încercări. Acest „miraj" al unei noi tehnici, pe care însăși viața o impunea în mod insistent, explică faptul că folosirea electricității în țara noastră s-a făcut „înaintea altor nevoi de salubritate și edilitate publică și, poate, în detrimentul lor", după cum arăta D. Hurmuzescu în 1919, într-o conferință despre „Viitorul electricității" [8]. Această afirmație se confirmă pentru cazul orașului Iași, într-o perioadă de declin economic și edilitar al vechii capitale a Moldovei.

Astfel, în ședința Consiliului Comunal din 23 octombrie 1883 se arăta : „Iașul merge scăzînd și în privința populației și în privința generalei stări economice a populației" [9], principala cauză fiind considerată lipsa apei potabile.

Din acest motiv nu se prevedea acestui oraș decît o dezvoltare „ca oraș de comerț și școli".

Totuși consilierul D. Ornescu pleda pentru îndreptarea Iașului către „o cale industrială, singura care poate fi ținta și scopul indispensabil pentru viitorul acestui oraș" [10], idee dezvoltată de A. D. Xenopol, dar realizată deplin numai în anii construcției socialismului.

---

[8] Bucur I.N. și alții, *op. cit.*

[9] Arhivele statului Iași, Monitorul comunal al Primăriei Iași, 1883.

[10] *Ibidem.*

Electricitatea a jucat un rol deosebit de important în această îndrumare a oraşului pe calea industrializării. Pătrunzînd iniţial ca sursă pentru un nou sistem de iluminat, şi-a găsit în scurt timp aplicare în diverse domenii, contribuind la dezvoltarea economică şi edilitară a oraşului. Iaşul a fost printre primele oraşe din ţară care şi-a construit o uzină electrică de utilitate publică, după cum rezultă din următoarea situaţie:

Oraşul	Anul construirii uzinei electrice	Oraşul	Anul construirii uzinei electrice
Bucureşti	1883	Arad	1897
Timişoara	1884	Constanţa	1897
Caransebeş	1889	Brăila	1898
Băile Herculane	1993	Iaşi	1899
Buziaş	1894	Alba Iulia	1899
Sibiu	1896	Galaţi	1900
Cernăuţi	1896	Ploieşti	1900
Craiova	1896		

Această situaţie nu reflectă însă şi ordinea cronologică a primelor începuturi de introducere a electricităţii în viaţa publică a oraşului, întrucît, după Bucureşti (1883), Iaşul a cunoscut iluminatul electric — experimental — încă din 1883, aşa cum este dovedit prin acte de arhivă recent descoperite.

Dar... să urmărim cursul evenimentelor!

Noaptea de Anul Nou 1880, cînd Edison aprindea la laboratorul din Menlo Park cele 700 becuri electrice, uimind miile de vizitatori, vestea lumii o dată importantă: începutul utilizării publice a electricităţii.

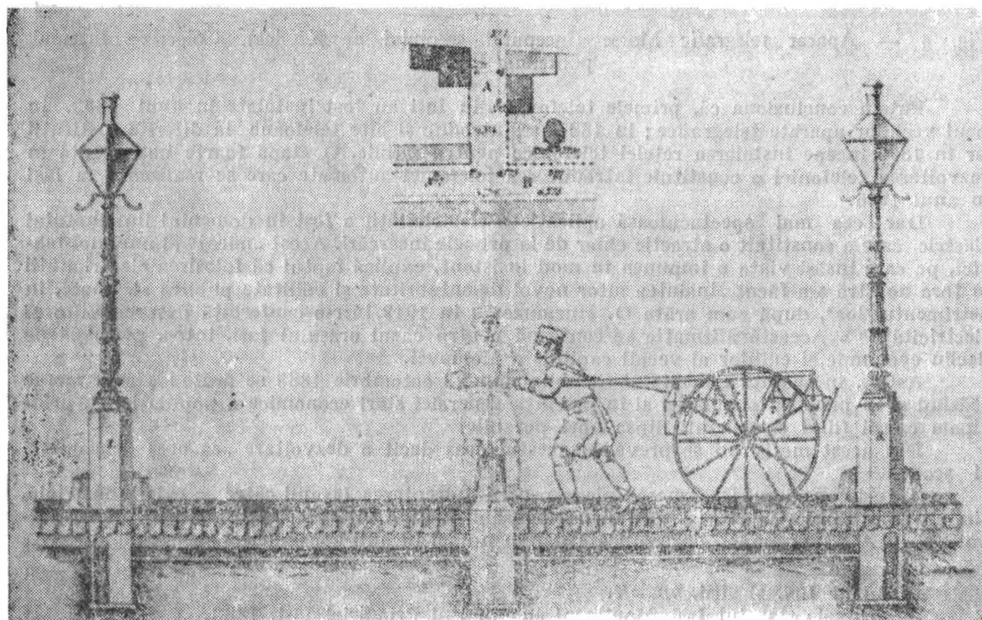


Fig. 5 — Propuneri pentru modernizarea iluminatului cu petrol (1882).

Iașul, a urmărit cu interes progresele rapide și spectaculoase ale aplicațiilor noii forme de energie. Dovada o constituie păstrarea în arhiva primăriei orașului a buletinelor Societății continentale Edison, editate la Paris. Primul număr, avînd data 24 iunie, 1882, conținea, între altele, și informații asupra primei centrale electrice orășenești din lume: centrala orașului New York, ce avea să intre în funcțiune la 4 septembrie 1882[11].

Tot din anul 1882, se păstrează o corespondență cu Parisul, referitoare la stadiul iluminatul electric al străzilor orașului. Din răspunsul primit la 3 aprilie 1882 rezultă că, în capitala Franței, iluminatul electric se experimenta din 1878, dar nu se ajunsese la concluzii definitive asupra eficienței acestui sistem de iluminat public.

Mult timp s-a crezut că iluminatul electric în Iași datează din anul 1896. Un anunț din ziarul „Curierul de Iassy" din 26 ianuarie 1873 menționează iluminatul cu „un soare electric" al unui patinoar. Studiile regretatului Gh. Ungureanu, fostul director al Arhivelor Statului din Iași, valorificate post-mortem, în revista Cronica (iunie, 1977), indică de asemenea utili



Fig. 6 — Vasile Pogor, unul dintre susținătorii introducerii iluminatului electric la Iași.



Fig. 7 — Nicolae Gane — primarul orașului — care a contractat iluminatul electric al Pieții teatrului (1896).

zarea unei lămpi electrice în Iași, la data de 5 iunie 1883. Acel „soare electric" [12], cum îl numeau ziarele de epocă, adică o lampă cu arc, a luminat grădina Copou, în cadrul festivităților ocazionate de inaugurarea statuii lui Ștefan cel Mare.

Interesul stîrnit de această demonstrație a determinat Consiliul comunal să decidă, la 10 august 1883, trimiterea lui Leon Negruzzi — primarul orașului, la expoziția de electricitate de la Viena „...pentru a observa progresul pe care l-a făcut electricitatea în ceea ce privește eclerajul orașelor" [13].

[11] Arhivele Statului Iași, Dosarul 302/1894 — Fond Teatrul Național.
[12] Arhivele Statului Iași, Dosarul 154/1883 — Fond Primărie.
[13] Arhivele Statului Iași, Monitorul comunal al Primăriei Iași, 1883.



Fig. 8 — Clădirea uzinei electrice a Teatrului Naţional (1896).

Poate ar părea ciudat că, la Iaşi, un jurist şi literat se ocupa de problemele tehnice. Vom vedea însă, că introducerea iluminatului electric şi a tramvaielor electrice se datoreşte unor personalităţi ale vieţii culturale şi politice din acele timpuri, ca V. Pogor, N. Gane, L. Negruzzi, care alături de oameni de ştiinţă ca P. Poni, D. Hurmuzescu, au contribuit efectiv la adoptarea celor mai noi cuceriri ale ştiinţei şi tehnicii. Datorită acestor personalităţi Iaşul a adoptat, chiar de la început, iluminatul şi tracţiunea electrică, în timp ce la Bucureşti se optase pentru iluminatul cu gaze şi tramvaiele cu cai. Leon Negruzzi este, desigur, un precursor. Raportul său, din 23 septembrie 1883, dovedeşte o surprinzătoare aprofundare a problemelor tehnice, menţionînd cu lux de amănunte, descoperirile lui Davy, Volta, Edison, Iablocikov, Foucault, Siemens. Sînt descrise cu exactitate principiile de funcţionare a lămpilor cu arc şi cu filament de cărbune, precum şi performanţele acestora. Raportul relatează uşurinţa de manevrare a instalaţiilor electrice, la care „... prin atingerea unui singur bumbişor, care stă în comunicaţie cu maşina electrică, se deschide drumul curenţilor şi oraşul întreg este luminat într-o clipală, fără fanaragii, scări şi chibrituri"[14].

Găsim în acest raport informaţii despre stadiul lucrărilor din oraşul Timişoara, primul oraş din Europa, care avea să introducă iluminatul electric al străzilor (la 12 noiembrie 1884).

Cu bun simţ, L. Negruzzi avertizează asupra inerentelor greutăţi de adoptare a noilor metode, întrucît, zice el „...tipicul este un adversar ce nu este de dispreţuit, căci prinde rădăcini în capitale şi trebuieşte putere de convingere pentru a lupta contra deprinderilor"[15].

Tot Leon Negruzzi menţiona în „Raportul asupra administraţiei şi trebilor comunei Iaşi pe 1883—1884": „Ni s-a făcut propunerea pentru introducerea de ecleraj cu gaz aeroform, dar două piedici s-au opus la introducerea lui : scumpetea sa şi apoi grija de a nu rămîne un şir îndelungat de ani cu un ecleraj pe care descoperiri nouă şi perfecţionate au să-l condamne peste cîţiva ani"[16]. Vom vedea cîtă dreptate a avut acest entuziast susţinător al progresului tehnic, care a decedat (1890) înainte de a vedea realizate idealurile sale.

---

[14] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 112/1881 — Fond Primărie.

[15] *Ibidem*.

[16] Negruzzi L., *Raport asupra administraţiei şi a trebilor comunei Iaşi pe anii 1883 şi 1884*, Tipografia Naţională, Iaşi, 1885.

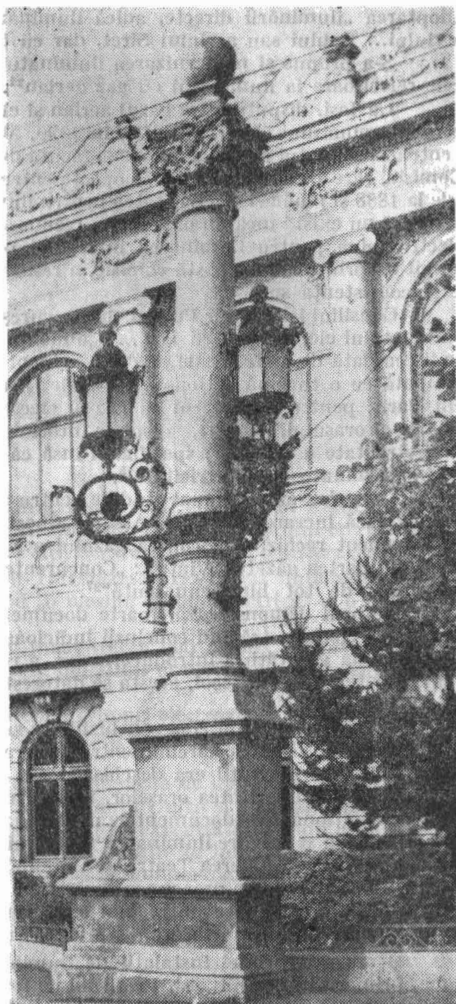


Fig. 9 — Candelabre electrice în fața Universității ieșene (1897).

Se știe că Iașul a cunoscut, încă din 1776, un început de iluminat public cu lumînări de seu. În 1832, s-a dispus montarea a 500 finare și angajarea a 40 de „fanaragii"[17].

Din anul 1858, s-au montat felinare cu petrol, care s-au menținut pînă la introducerea iluminatului electric.

Acest sistem de iluminat era defectuos ca și modul de organizare al serviciului respectiv, din care cauză un raport din 1883 menționa despre fanaragii, că aceștia „...își fac datoria așa cum o înțeleg ei, adică nu și-o facu de locu"[18].

Se impunea adoptarea unui sistem de iluminat mai bun și preocupări în acest sens au fost numeroase. Astfel, un document din anul 1891 arăta că, de la 1869, s-au înregistrat peste 300 de oferte pentru modernizarea iluminatului străzilor, dar nici una nu a fost acceptată" din cauza lipsei de seriozitate a proprietarilor"[19]. De pildă, o ofertă din 1885 propunea

[17] Ungureanu G., *Din istoria iluminatului public al orașului Iași*, Revista „Cronica" nr. 30, 29.VII., 1977.

[18] Arhivele Statului Iași, Dosarul 181/1891 — p. I și II, Fond Primărie.

[19] Arhivele Statului Iași, Dosarul 181/1881 — p. I, II, III, Fond Primărie.

adoptarea „iluminării directe, adică iluminarea cu acumulatori", utilizînd energia hidraulică a rîului... Bahlui sau a rîului Siret, dar cu transportarea acumulatorilor cu trenul la Iaşi"[20].

S-a propus şi modernizarea iluminatului cu petrol. Cele mai insistente oferte erau însă cele referitoare la iluminatul cu gaz aerian[21].

La Iaşi, disputa între gazul aerian şi electricitate a fost dîrză şi a întîrziat mult introducerea iluminatului electric. Astfel, în 1890, Ministerul de Interne recomandă adoptarea ofertei pentru „iluminatul cu gaz aeroform", făcută de Emil Delon, „licenţiat în drept şi inginer civil"[22]. Comisia, care a examinat oferta, a optat pentru acest sistem, deoarece — se menţiona în raport — „de la 1888 şi pînă azi electricitatea pentru iluminatul oraşelor n-a făcut nici un progres simţitor, astfel că nu există încă un oraş mare, recunoscut, care să fi îndrăznit să adopte în mod definitiv electricitatea pentru iluminarea întregului oraş"[23]. Este semnificativ faptul că Petru Poni, numit de primărie în această comisie, a refuzat să semneze raportul, fiind — desigur — convins de inconsistenţa sa.

Consiliul Lucrărilor Publice din Bucureşti a avizat favorabil raportul, motivînd scumpetea iluminatului electric pentru Iaşi ..." „unde nu se are la îndemînă o forţă motrice naturală, cum ar fi cea dată de o cădere de apă"[24]. Evident, se făcea referire la uzina de la Grozăveşti (1891) echipată cu o turbină acţionată de apele Dîmboviţei. O nouă ofertă din 1891, a firmei Giorgi din Paris, pentru iluminatul cu gaz şi electricitate, amînă luarea unei decizii. Vasile Pogor, primar al oraşului, în 1893, dispune întocmirea unui caiet de sarcini pentru iluminarea cu gaz şi electricitate a străzilor, specificînd însă că principalele instituţii precum şi străzile centrale să fie iluminate cu electricitate[25].

La Iaşi, s-au continuat studiile pentru adoptarea iluminatului electric. În arhiva oraşului se păstrează lucrarea lui G.B. Assan, „Chestiunea iluminatului capitalei Bucuresci" (1894)[26], un vehement rechizitoriu contra gazului aerian, datorită ineficienţei acestui sistem, prilej de ironii din partea gazetei „Viaţa" : „Concurenţa pe care o fac becurile companiei cu gaz anticelor candele e de tot bine cunoscută"[27].

Autorul demonstrează, foarte documentat, avantajele şi progresul făcut în Europa de iluminatul electric, trăgînd concluzii judicioase : „Dar dacă un ce necunoscut şi care întîmpină în totdeauna greutăţi la introducerea lui, a reuşit să subplanteze în aşa grad pe un concurent a lui ce datează de un secol, acesta se datoreşte numai avantagiilor care le are cel d-intîi asupra celui de al doilea[28]".

Se pare că Iaşul a tras concluziile ce se impuneau : la 10 august 1895, Primăria dispune întocmirea unui caiet de sarcini pentru „eclerajul electric al oraşului"[29].

Calea electricităţii era deschisă !

Ca şi în majoritatea oraşelor, în Iaşi au existat mai multe uzine electrice. Prima dintre acestea, menţionată în documentele de epocă, este uzina Spitalului „Sf. Spiridon" (1894), de la care trebuie să se asigure iluminatul Teatrului „Sidoli", în care se dădeau spectacolele Teatrului Naţional, după incendierea Teatrului Mare de la Copou[30].

Edilii oraşului se preocupau însă, aşa cum s-a văzut, de constituirea unei uzine electrice, care să asigure iluminatul întregului oraş. La 20 decembrie 1895, Primăria se adresează la 30 oraşe din Europa cerînd informaţii asupra modernizării iluminatului public[31].

Realizarea primei instalaţii de iluminat public electric îi revine junimistului Nicolae Gane, primar al oraşului Iaşi. Profitînd de faptul că se începuse construirea noii clădiri a Teatrului Naţional, prevăzută cu o uzină electrică, el încheie — la data de 13 noiembrie 1896 — un contract cu firma A.E.G., executanta uzinei electrice a Teatrului, pentru iluminatul Pieţii Teatrului[32].

[20] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 91/1892 — Fond Teatrul Naţional.
[21] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 264/1888 — Fond Primărie.
[22] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 181/1881 — p. I, II, III, Fond Primărie.
[23] *Ibidem*.
[24] *Ibidem*.
[25] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 181/1891, p. I şi II, Fond Primărie.
[26] *Ibidem*.
[27] *Ibidem*.
[28] *Ibidem*.
[29] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 196/1897 — Fond Primărie.
[30] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 91/1892 — Fond Primărie.
[31] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 181/1881 — pl. I, II, III — Fond Primărie.
[32] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 568/1896 — Fond primărie.

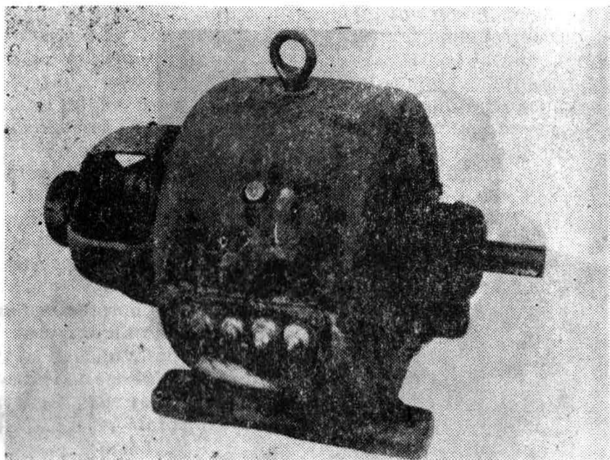


Fig. 10 — Unul din dinamurile folosite la uzina electrică a Universităţii (1897). Colecţia Muzeului politehnic din Iaşi.

Astfel, la 1 decembrie 1896, cînd s-a inaugurat festiv noul edificiu, în Piaţa Teatrului au fost aprinse 12 lămpi electrice cu arc de 12 amperi. Amintim că uzina teatrului era prevăzută cu două grupuri electrogene de curent continuu 108 volţi, fiecare grup avînd o putere de 54 Kw[33].

În luna februarie 1897, profesorul Dragomir Hurmuzescu realizează iluminatul electric al clădirii Liceului Internat „C. Negruzzi, utilizînd „o maşină dinamoelectrică" şi o baterie de acumulatori[34].

În anul 1897, în luna octombrie, o dată cu inaugurarea noii clădiri a Universităţii, se realizează iluminatul electric exterior al acesteia prin doi stîlpi ornamentali, prevăzuţi cu cîte trei candelabre electrice care se păstrează şi astăzi[35].

Uzina electrică a Universităţii era dotată cu două grupuri electrogene, acţionate cu abur, de cîte 65 Kw, fiecare. Unul din dinamurile acestei instalaţii se păstrează in colecţia Muzeului politehnic Iaşi.

În anul 1898, Primăria Iaşului, pentru a devansa lucrările de iluminare cu electricitate a oraşului, contractează execuţia instalaţiei de iluminat a Pieţii Unirii şi a străzii Golia (actuala stradă Cuza Vodă), montînd 24 lămpi cu arc. Instalaţia a fost executată „în mod gratuit" [36] de către Uzina centrală de electricitate , care îşi începuse lucrările în luna iunie 1898. Această uzină, denumită sugestiv de către locuitorii Iaşului „Uzina de lumină", are o istorie interesantă, atît în ceea ce priveşte primele începuturi şi evoluţia sa pînă în zilele noastre, cît şi prin rolul pe care l-a jucat în viaţa cotidiană a oraşului, nu numai sub aspect strict economic. Uzina este menţionată în diverse lucrări beletristice legate de oraşul Iaşi. Recitind „La Medeleni", reţinem un dialog între Olguţa şi Monica, referitor la uzina electrică şi la unchiul Olguţei :

„— Olguţa, de ce-i spui tu Herr Direktor, E neamţ ?

— Ţţ — ţî — ţî ... E fratele tatei !

— E director de şcoală ?

— Cum poţi să spui aşa ceva ? Nu l-aş putea suferi. E directorul unei societăţi foarte mari ... ceva cu electricitate şi cu nemţi ..." [37] „Her Direktor" nu e altcineva decît inginerul Laurenţiu Teodoreanu, fratele lui Oswald Teodoreanu (alias Domnul Deleanu) şi deci unchiul scriitorului Ionel Teodoreanu. El a fost primul director al uzinei electrice a oraşului Iaşi (1898—1907). „Societatea cu nemţi" era Societatea din Nürnberg (Continentale Gesselschaft für Elektrische Unternehmungen), care a executat instalaţiile electrice din Iaşi, în calitate de concesionar al acestor lucrări. Inginerul Teodoreanu a făcut studiile în Germania şi a fost angajat la Iaşi, la

---

[33] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 302/1894 — Fond Teatrul Naţional.

[34] * * * Patruzeci de ani ai Liceului Internat „C. Negruzzi" Iaşi. Institutul de arte grafice Iaşi, 1937.

[35] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul nr. 4/1897 — 1898.

[36] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 606/1898, Fond Primărie.

[37] Teodoreanu, I., *La Medeleni*, vol. I, p. 120, Bucureşti, 1943.



Fig. 11 — Inginerul Laurenţiu Teodoreanu (Herr Direktor), primul director al uzinei electrice a oraşului (alături, nepotul său, scriitorul Ionel Teodoreanu).



Fig. 12 — Piaţa Palatului administrativ şi de justiţie (Palatul culturii) luminată cu lămpi cu arc electric.

Fig. 13 — Aspect din sala de maşini a „Uzinii de lumină" (1889).

Serviciul tehnic al Primăriei ca „inginer comunal". Împreună cu şeful său direct, inginerul şef al oraşului Charles Chaigneau, a contribuit la realizarea în Iaşi a celor mai bune instalaţii energetice pentru acele timpuri. El a întocmit primul proiect de iluminat electric al Iaşului, aprobat de Consiliul Comunal la 27 ianuarie 1897, contribuind totodată la întocmirea caietului de sarcini pentru concesionarea iluminatului public. Concomitent a luat parte la lucrările pentru concesionarea tramvaiului electric. În raportul său din 9 septembrie 1897, propune începerea din anul 1898, a lucrărilor, astfel ca „... la aurora secolului XX transformarea Iaşului prin tranvaiul şi ceclerajul electric să fie un fapt împlinit" [38].

La sugestiile celor doi specialişti, la Iaşi s-a adoptat, încă de la început, sistemul de distribuţie în curent alternativ de înaltă tensiune, sistem descoperit de Deprez (1881) şi a cărui importanţă o intuise Fr. Engels care scria încă din anul 1883 : „Iar noua descoperire a lui Deprez, constînd în faptul că energia electrică de înaltă tensiune poate fi transportată pe un simplu fir telegrafic pînă la distanţe nevisate pînă acum ... are o importanţă colosală ... Pînă la urmă ea va fi cea mai puternică pîrghie de înlăturare a contradicţiilor dintre oraş şi sat" [39].

Putem menţiona, de asemenea, adoptarea în Iaşi, din anul 1899, a sistemului de distribuţie într-o schemă denumită „strîns buclată", schemă ce se preconizează în prezent să fie utilizată în zonele urbane cu mari densităţi de sarcini. Totodată, au existat chiar de la început instalaţii de telesemnalizări în diverse puncte ale reţelei electrice [40].

Uzina electrică construită pe strada Moţoc (astăzi Uzinei), în incinta actualei I.R.E. Iaşi, a fost dată în funcţiune la data de 6 mai 1899. Era dotată cu trei maşini de abur I rste — Brünner de 400 CP, antrenînd generatoare de tip Schuckert 285 Kva, 3 000 v (monofazat).

Reţeaua de 3 000 v, executată în cablu, alimenta, în 1899, 36 posturi de transformare de 3 000/300/150 v, prevăzute cu transformatoare fără ulei (în aer) de 7÷85 KvA.

Reţeaua de joasă tensiune de 300/150 v era în majoritate în cablu.

Iluminatul public utiliza lămpi cu arc, reglabile, de 10—12 amperi, 30 v, montate pe stîlpi metalici ornamentali, care erau confecţionaţi — în parte — la Şcoala de Arte şi Meserii din Iaşi.

Apariţia ulterioară a reţelelor aeriene de înaltă şi joasă tensiune a displăcut cetăţenilor. Locuitorii din strada Veche (C. Negri) reclamau în anul 1899 — că strada lor „este condamnată la eclerajul cu cablu aerian, care se va lăsa pe ea ca o pînză de paiangăn, spre a o întuneca mai mult decît a o lumina" [41].

Adoptarea curentului alternativ de înaltă tensiune a permis o extindere apreciabilă a reţelei electrice pînă în cele mai îndepărtate străzi ale oraşului. În 1899, existau 10,8 km de reţea 3 000 v şi 20,4 km reţea de joasă tensiune, numărul de lămpi cu arc fiind 171.

Extinderea reţelei electrice a permis şi alimentarea cu energie electrică a unor întreprinderi industriale. Astfel, în anul 1909, se menţiona existenţa la Fabrica de ţesături Socola (actuala Ţesătura) a unui motor electric de 150 C.P., consemnîndu-se că „punerea sa în mişcare şi mersul său provoacă mare înriurire asupra întregii distribuţii în timpul iluminării oraşului" [42].

Lumina electrică a fost adoptată ulterior de locuitorii oraşului. De la 239 abonaţi existenţi în anul 1899, numărul lor a crescut la 1 086 în 1909. Prima locuinţă în care s-a introdus lumina electrică a fost casa V. Pogor (actualul Muzeu de literatură al Moldovei), cunoscută în Iaşi sub denumirea de „casa cu ferestre luminate". Curînd au fost racordate numeroase instituţii, ceea ce a dus la scoaterea din funcţiune a uzinelor electrice ale Teatrului (1900) şi Universităţii (1906).

Creşterea continuă a consumului de energie a impus amplificări ulterioare ale uzinei electrice. Astfel, în anul 1907, s-a montat primul grup electrogen cu motor Diesel vertical de 225 C.P. Pînă în 1913, s-au mai montat două grupuri Diesel de 420, respectiv 750 C.P. şi au fost comandate în Germania încă două grupuri — Diesel MAN de 800 C.P., care însă nu au mai sosit din cauza evenimentelor internaţionale.

Din anul 1902, s-au utilizat becuri cu incadescenţă în reţeaua de iluminat public, înlocuindu-se treptat becurile cu arc a căror întreţinere era greoaie şi costisitoare [43].

Supravegherea funcţionării iluminatului străzilor în timpul nopţii era asigurată de „lampişti", care inspectau călări zonele respective. Dintr-o plîngere adresată Primăriei, în anul 1899,

[38] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 568/1896 — Fond Primărie.
[39] Bucur I.N. şi alţii, *op. cit.*
[40] Ostap C., *Uzina electrică a oraşului Iaşi*, în Anuarul Muzeului tehnic, Bucureşti, 1975.
[41] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 166/1899, p. I şi II — Fond primărie.
[42] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 166/1909, Fond Primărie.
[43] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 246/1911 Fond primărie.

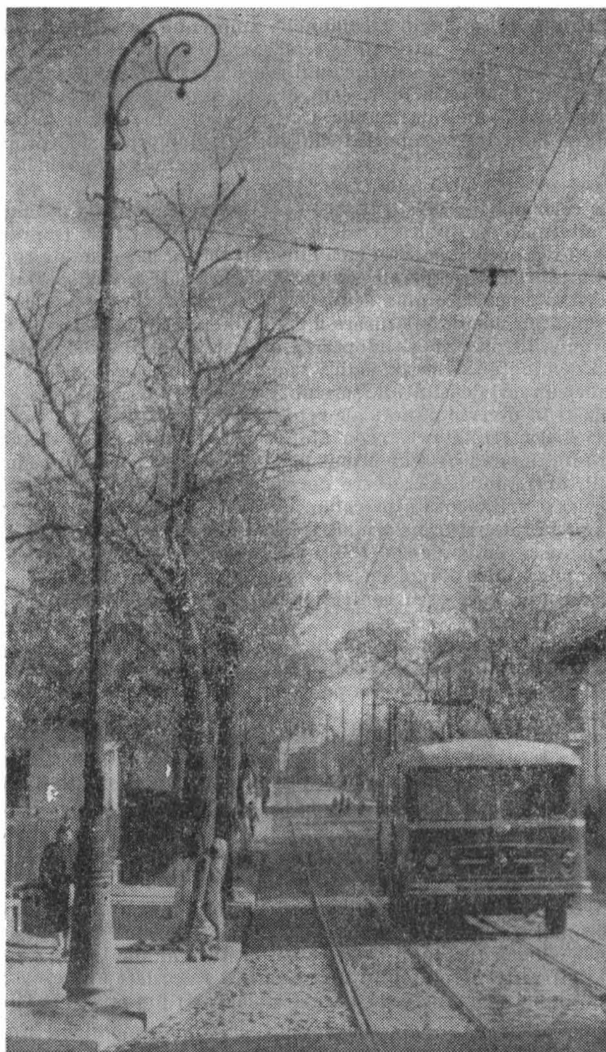


Fig. 14 — Stîlp metalic din 1899, pe strada Păcurari.

înţelegem cit de greu era acest serviciu : „... Dar apoi este timp de iarnă, e frig, plouă, ninge şi e gheţuş, incit bucăţica de piine ce mi-aţi dat-o să mă hrănesc e cu singe"[44].

În timpul primului război mondial (1916—1918), uzina electrică a intrat in stăpinirea statului român, fiind administrată de Departamentul Industriei şi Comerţului din cadrul Ministerului de Interne.

Reţelele electrice s-au extins de-a lungul anilor astfel incit in 1920, situaţia se prezenta astfel :

— reţele de 3 000 v	24,3 km
— reţele de joasă tensiune	54,7 km

[44] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 181/1891 — p. I şi II, Fond primărie.

— posturi de transformare	52
— lămpi cu arc	290
— lămpi cu incadescență	734
— abonați	1 200

În anul 1920, uzina este trecută în administrarea Comunei Iași. Din 1921, uzina electrică și uzina de tramvaie s-au unit, formînd o singură direcție. A fost cea mai grea perioadă din întreaga istorie a uzinei electrice. Grupurile electrogene, care în timpul războiului au funcționat și pentru nevoile armatei, au ajuns într-un stadiu de uzură avansată. Practic, se lucra numai cu vechile mașini cu abur. În 1923, uzina funcționa numai 8 ore pe zi, cu mari restricții la consumatori. S-a ajuns în situația cînd o parte din becurile electrice au fost înlocuite cu lămpi cu petrol, montate pe suporții rețelei electrice[45].



Fig. 15 — Bulevardul Copou prevăzut cu candelabre electrice și stîlpi de iluminat public (1909).

Personalul uzinei electrice a luat parte la mișcările muncitorești ce au avut loc în orașul Iași în perioada 1919—1921. După o situație întocmită de chestură, la uzina electrică s-au înregistrat cele mai multe reve, muncitorii cerînd majorarea salariilor în raport cu prețurile de pe piață. Astfel, în anul 1920, în urma grevelor, s-a obținut majorarea salariilor cu 30—40 %[46].

Starea uzinei ajunsese extrem de precară. „Suntem amenințați în orice clipă să rămînem fără lumină și fără tramvai", menționa un raport din anul 1923. În altă parte se arăta : „În urma războiului din 1916, cum era și firesc, au rămas multe ruine. Între acestea se numărau și Uzinele de electricitate din Iași"[47].

Prețul energiei electrice a crescut de la 0,80 lei/Kwh în 1916 la 2,2 lei/Kwh în 1920 și la 9 lei Kwh în 1923.

Singura soluție era refacerea uzinei. În acest scop s-a înființat la 8 iunie 1924, Societatea Comunală de Electricitate Iași (SCEI) care a elaborat și realizat proiectul de refacere a instala-

[45] Arhivele Statului Iași, Dosarul 166/1920, p. I, II, III — Fond primărie.
[46] Arhivele Statului, Dosarul 166/1920, p. I, III, III — Fond primărie.
[47] Arhivele Statului Iași, Dosarul 246/1921 — Fond primărie.

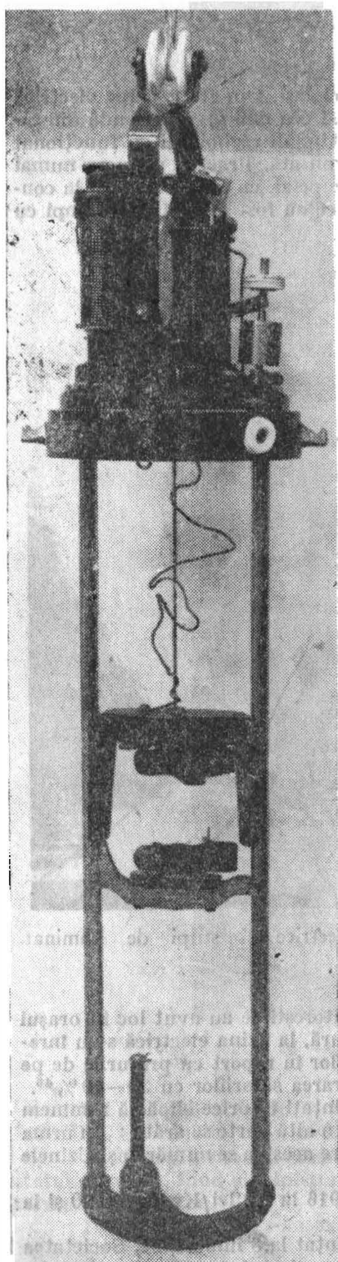


Fig 16 — Lampă electrică cu arc folosită la Iaşi în primii ani ai secolului nostru.

ţiilor electrice la un nivel calitativ superior ceea ce a permis dezvoltarea economică şi social-edilitară a oraşului Iaşi.

De la iluminatul electric să trecem la altă mare invenţie tehnică aplicată la Iaşi : tramvaiul electric.

Dacă celelalte utilizări ale electricităţii s-au introdus în ţara noastră la intervale relativ scurte faţă de momentul invenţiei respective, nu acelaşi lucru putem spune despre tramvaiul electric (inventat în Germania — 1879). Aceasta din cauze legate de interesele societăţilor care exploatau alte sisteme de transport în comun, de exemplu tramvaie cu cai, care, în Bucureşti, erau folosite încă din anul 1871. Deşi prima linie de tramvai electrică se dă în folosinţă la Bucureşti în 1894, manevrele concesionarilor au împiedicat lucrările de introducere a noilor linii de tramvai pînă în anii 1911—1912 (în 1929, mai existau încă tramvaie cu cai)[48].

Iaşul a făcut intrucitva excepţie de la această situaţie, trecînd de la primitivele omnibuze direct la tramvaiul electric.

În 1848, se consemnează existenţa la Iaşi a unei linii de omnibuze tractată cu cai, care făceau curse între „Tuffli" şi „Grădina Peşter" (aproape de Şcoala normală „Vasile Lupu").

Preocupări pentru organizarea transportului în comun în interiorul oraşului rezultă din „Dosarul drumurilor de fer americani ci au a se construi în această urbie Iassy" (1874). La 21 ianuarie 1874, s-a primit oferta firmei „English Tramway Company" pentru construirea în Iaşi a tramvaielor cu cai. Acest mijloc de transport în comun urban exista la New-York din 1859 de unde s-a răspîndit apoi în Europa, (Timişoara — 1864, Paris şi Viena 1865, Bucureşti — 1872).

Oferta a fost studiată cu seriozitate, Nicolae Gane, primarul oraşului, dispunînd obţinerea caietelor de sarcini de la Viena şi Bucureşti, în baza cărora s-a întocmit caietul de sarcini pentru oraşul Iaşi.

În 1887, se primeşte o nouă ofertă din partea unei firme din Viena, nefinalizată însă[49].

Este probabil că „mirajul electricităţii" determină pe edilii oraşului să urmărească progresele făcute de tracţiunea electrică.

Între anii 1894—1897, se primesc la primăria Iaşului numeroase oferte cu privire la lucrările de introducere a tracţiunii electrice, cea mai convenabilă fiind găsită oferta Societăţii „Algemeine Electricitaets Gesellschaft (A.E.G.) din Berlin căreia i se acordă, în 1897, concesiunea pentru construirea, întreţinerea şi exploatarea unei reţele de tramvaie la Iaşi, pe timp de 40 de ani. Pentru alimentarea cu energie electrică a tramvaielor societatea respectivă construieşte o uzină care avea trei grupuri electrogene cu maşini cu abur de cîte 160 C.P. Alimentarea tramvaielor s-a făcut atunci, ca şi astăzi, în curent continuu la tensiunea de 550 v. Lucrările au

[48] Cebuc Al., şi Mocanu C., *Din istoria transportului de călători în România*, Edit. ştiinţifică, Bucureşti 1967.

[49] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 196/1897 — Fond primărie.

MINISTERUL DE INTERNE

Direcțiunea poliției și siguranței generale

Brigada specială de siguranță

— IAȘI — 0022

Tablou

De numărul grevelor declarate în orașul Iași în cursul lunei Iunie 1919

Arătarea Instituției, fabricei sau lucrătorii unde s'a produs greva	Începerea grevei		Terminarea grevei		Observații
	Luna	Ziua	Luna	Ziua	
1 Lucrătorii C.F.R.	Iunie	14	Iunie	16	[illegible]
2 Funcționarii C.F.R.	"	16	"	18	
3 Lucrătorii dela Arsenalul Armatei	"	15	"	24	
4 Lucrătorii Brutari		14		15	
5 Tramvaiul Electric	"	17	"	18	
6 Lucrătorii P.M.S.	"	17	"	24	
7 Fabrica [illegible]	"	17	"	24	
8 Fabrica Metalurgică	"	16	"	24	
9 Uzina Electrică	"	15	"	23	

Se certifică de noi exactitatea prezentului tablou.

1919 Iulie 4



Fig. 17 — Acțiuni greviste la uzina electrică (1919).

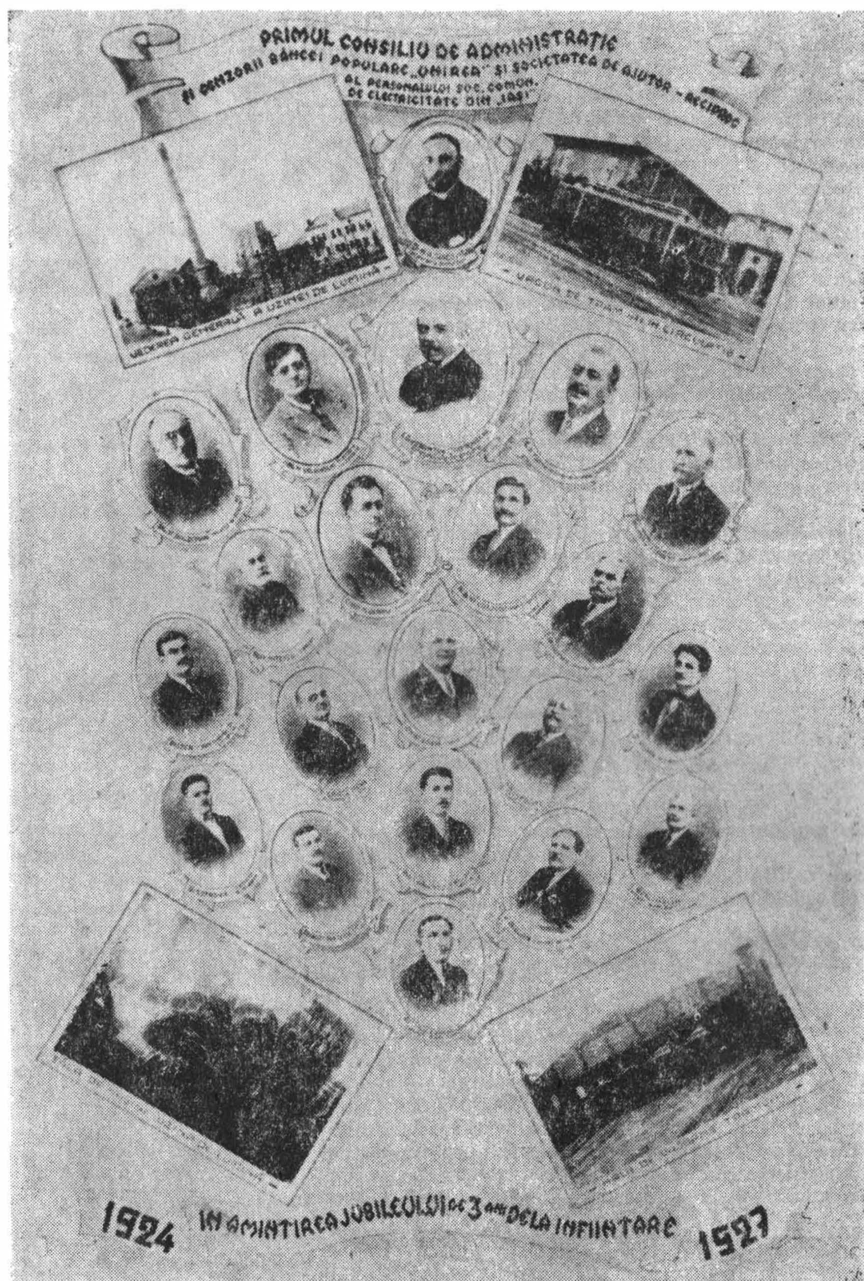


Fig. 18 — Jubileul Societății comunale de electricitate Iași (1927).

început in 1899, iar la 1 martie 1900 a fost inaugurată prima linie de tramvai din Iași pe traseul gară—hală.

Instalarea tramvaielor la Iași a fost primită cu satisfacție de populația orașului. Într-o scrisoare din 23 mai 1899, cetățenii străzii Sărăriei își exprimau nemulțumirea că pe această stradă nu era prevăzută linie de tramvai menționînd: „noi credem că tramvaiul are de scop, în prima linie, de a inlesni transportul clasei mijlocii a locuitorilor cum sînt micii funcționari, profesorii, pensionarii, cărora mijloacele nu le permit a locui în centrul orașului sau pe străzile de elită ... Apoi mai credem că va servi la înflorirea străzilor laterale a orașului, unde nu numai că nu e nici o stație de trăsuri, dar chiar birjarii refuză a veni prin această stradă, riscind a-și sfărîma trăsura“ [50].

În același sens au protestat și locuitorii străzilor Nicolina, tîrgușorul Nicolina, Frumoasa cerind instalarea liniei de tramvai pe strada Nicolina.

Chiar de la înființare, rețeaua de tramvaie avea patru artere principale care străbăteau orașul de un capăt la altul. Viteza de circulție nu trebuia să treacă de 12 Km/oră in oraș și 30 Km/oră în afara orașului.

După cum se poate constata, rețeaua de tracțiune electrică a suferit foarte puține modificări pe parcurs, cu excepția introducerii tramvaielor moderne începînd din anul 1959 și mici schimbări de trasee. Am asistat în anii 1978—1979 la o modernizare esențială a acestei rețele și la introducerea tramvaielor silențioase, care, prin construcția lor robustă permit o mărire substanțială a vitezei.

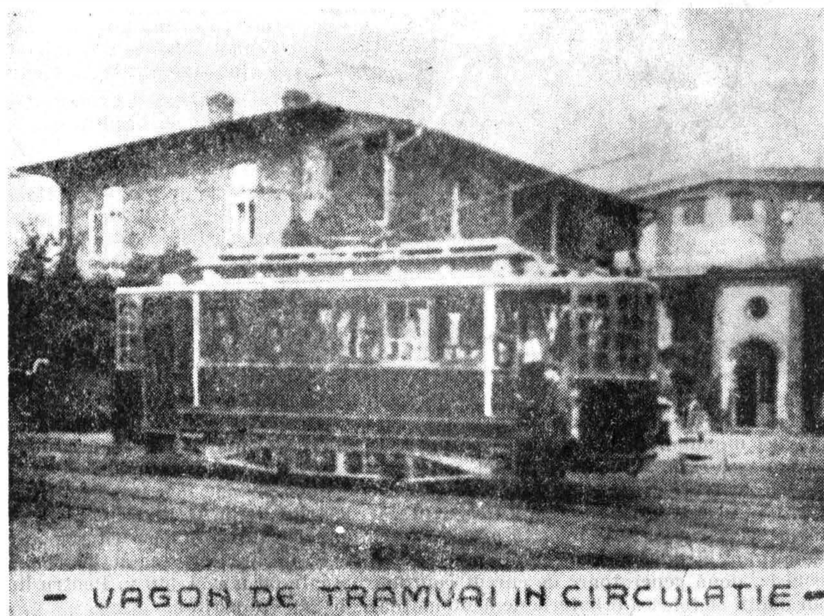


Fig. 19 — Tramvai electric la Iași (1927).

Revenind la problema producerii energiei electrice la Iași menționăm că, înainte de primul război mondial, Uzina centrală de electricitate era folosită mai mult la iluminat. Întreprinderile din oraș erau acționate în general cu mașini cu abur, care, prin transmisii, acționau utilajele necesare și aceasta din următoarele motive :

— societatea concesionară vindea scump energia electrică ;

— puterea instalată a uzinei devenise insuficientă ;

— motoarele electrice monofazate nu se răspîndiseră suficient, avînd funcționarea nesatisfăcătoare.

[50] Arhivele Statului Iași, Dosarul 196/1906 — Fond primărie.

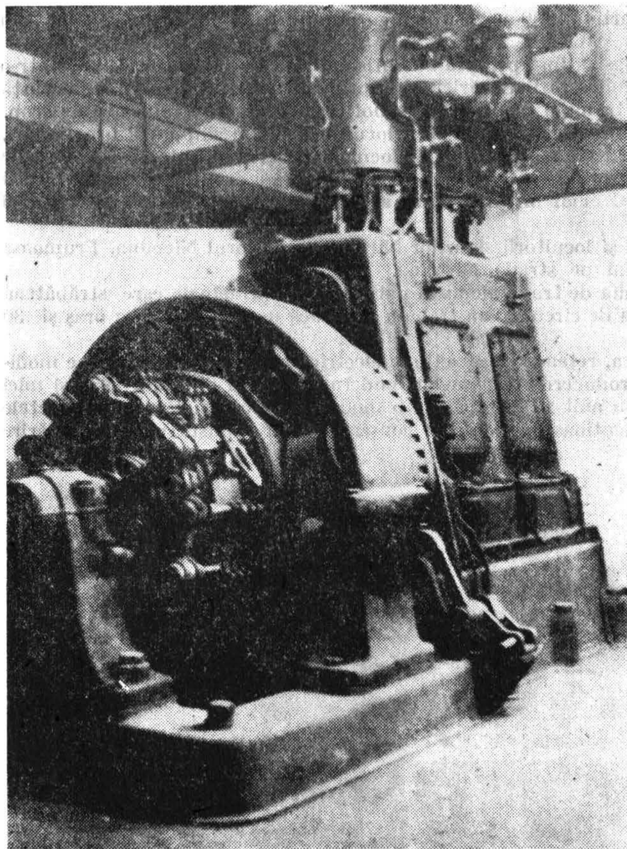


Fig. 20 — Grup electrogen de la vechea centrală a Palatului Culturii (1925).

Aceste motive, precum și situația grea in care se afla Uzina centrală de electricitate după primul război mondial, au determinat multe intreprinderi mai mari și unele instituții din oraș să-și construiască centrale proprii. Astfel, intr-o perioadă relativ scurtă, apare un număr mare de uzine sau centrale proprii din care vom menționa doar pe cele mai importante.

Cea mai veche dintre acestea a fost Centrala electrică de la Atelierele C.F.R.—Nicolina, instalată in 1905, care a fost folosită atit pentru iluminatul intreprinderii cit și pentru forță. Inițial, s-au montat două mașini cu abur de cite 100 C.P. fiecare ; acestea acționau prin curele de transmisie, două generatoare de curent continuu de cite 60 Kw și 440 v. Pentru iluminatul în timpul nopții se folosea o baterie de acumulatoare de 260 Amperioră.

Din 1906, incep să se monteze și motoare Diesel ajungindu-se prin amplificări succesive la o putere de 1 870 C.P. in 1944[51].

O interesantă centrală electrică s-a montat la Palatul administrativ și de Justiție (actualmente Palatul Culturii) din Iași, acesta fiind singura dintre centralele vechi din oraș a căror grupuri electrogene se mai păstrează și astăzi, exact pe locurile unde au fost inițial instalate[52].

Vechea clădire a Palatului administrativ era prevăzută a fi alimentată cu energie electrică de la Uzina centrală de electricitate incă din anul 1900, cu 470 lămpi cu incadescență, alimentate de la un post de transformare ce urma să se monteze intr-una din încăperile Palatului.

În anul 1909, arhitectul I.D. Berindei, însărcinat cu lucrările de construcție a noului Palat, inaintează spre aprobare Ministerului de Justiție, planurile unei centrale electrice pentru

[51] * * * Monografia uzinei mecanice Nicolina (manuscris).

[52] Arhivele Statului Iași, Dosarul 166/1909 — Fond primărie.

iluminarea clădirii. Deşi în 1909 Consiliul tehnic al Ministerului Lucrărilor Publice optează pentru racordarea noului Palat la reţeua urbană, asistăm totuşi în 1925 la darea în folosinţă a centralei proprii a acestui important edificiu. Construirea unei uzine separate se explică prin importanţa instituţiilor existente în Palat (Prefectura, Justiţia, Telegraful) care necesitau o alimentare sigură şi permanentă cu energie electrică; ori la acea vreme după cum s-a văzut, situaţia uzinei centrale de electricitate din Iaşi era precară.

Centrala din Palat a fost de curent continuu, cu baterie de acumulatoare. Aburul produs de patru cazane aquatubulare acţionau două maşini cu abur, de cîte 120 C.P. fiecare. După destinderea în maşini, aburul era folosit la încălzirea încăperilor (avem astfel de a face cu prima instalaţie de termoficare din Iaşi). Maşinile cu abur acţionau fiecare cîte un generator de curent continuu de 320 volţi şi 280 amperi. Bateria de acumulatoare de mare capacitate (728 amperi oră, 320 volţi) furniza energie electrică suficientă pentru iluminatul în timpul nopţii, precum şi pentru acţionarea electromotoarelor necesare funcţionării pompelor de alimentare a cazanelor. Palatul a folosit uzina proprie pînă în mai 1944, cînd s-a făcut ultima încărcare a bateriei.

După 23 August 1944, s-a renunţat la uzina proprie a Palatului şi instalaţia electrică a fost racordată la reţeaua orăşenească.

Alte uzine electrice vechi, pe care dorim să le menţionăm aici, sint:

— Uzina electrică de la Fabrica de ţigarete, construită în 1923, cu o putere instalată iniţial de 260 C.P.;

— Uzina electrică de la Fabrica „Textila Roşie" construită în 1927, avînd puterea iniţială de 350 C.P.;

— Uzina de la Fabrica „Ţesătura", construită în 1927, cu puterea instalată de 560 C.P. (aici ar fi existat şi o centrală mai veche, cu maşini cu abur, montată prin 1908, dar nu există documente care să ateste existenţa acesteia).

Caracteristica acestor uzine este că aveau grupuri electrogene cu motoare Diesel; la acea epocă nu se mai utilizau decît foarte rar maşini cu abur.

Totodată, menţionăm că aceste uzine furnizau curent alternativ trifazat (380 v/220 v) ceea ce a permis ca în perioadele dificile ale Uzinei centrale de electricitate (incediul din 1941), oraşul să poată fi alimentat parţial de la uzinele menţionate iar ulterior să fie interconectate cu sistemul energetic local.

Se cunoaşte că problema energiei electrice ca factor primordial al dezvoltării economice constitnie pe plan internaţional un indice important de apreciere al gradului de civilizaţie al fiecărei ţări.

Raportînd oraşul nostru la dezvoltarea generală a ţării, vom menţiona în continuare cîteva date privind preocupările în timp pentru dezvoltarea energeticii ieşene pe baze moderne. De aceea vom relua firul evenimentelor legate de funcţionarea uzinii centrale de electricitate din Iaşi.

În 1924, s-au analizat mai multe variante de refacere a uzinei electrice a oraşului, adoptîndu-se soluţia cu grupuri electrogene Diesel de curent alternativ trifazat 6 000 v.

Este interesant că această soluţie, propusă de inginerul Mircea Volanschi — directorul uzinei, întrevedea încă de atunci încadrarea uzinei ieşene în ansamblul unui sistem energetic naţional unic.

Cităm din raportul său din 1924: „Dacă peste cîţiva ani am căpăta curent produs de căderile de apă (*e vorba să se facă o astfel de uzină pe Bistriţa*), am putea face faţă oricăror eventualităţi, deranjarea liniei sau altele, căci în cîteva minute am putea pune uzina noastră în funcţiune" [53].

Evident, se făceau referiri la studiile inginerului Dimitrie Leonida, care văzuse „cu ochii minţii", încă din 1908 hidrocentrala de la Bicaz, lucrare ce a constituit tema diplomei sale de absolvire a Şcolii Politehnice de la Charlottenbrug şi care a fost realizată în anii socialismului[54].

Proiectul de refacere a uzinei prevedea montarea noilor grupuri electrogene în vechea uzină.

La data de 4 decembrie 1925, a intrat în funcţiune primul grup Diesel de 800 C.P., realizîndu-se înlocuirea sistemului monofazat 3 000/150 v cu sistemul trifazat 6 000/400/220 v.

Era începutul unei noi epoci a energeticii ieşene.

În etapa 1925—1940, uzina a fost în continuă dezvoltare, impusă de creşterea cerinţelor de energie electrică ale oraşului. Tot în această perioadă (1927), se desfiinţează uzina electrică

[53] Arhivele Statului Iaşi, Dosarul 263/1922 — Fond primărie.

[54] Ostap C., lucrarea citată.



Fig. 21 Inginerul M. Volanschi care a organizat şi extins uzina electrică din Iaşi.

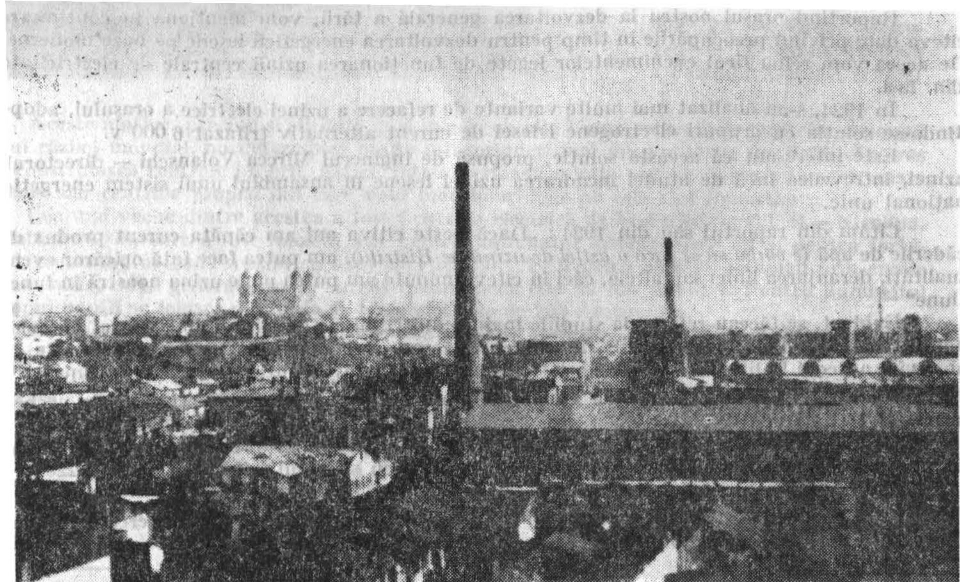


Fig. 22 — Vedere generală a „Uzinei de lumină“ (prim plan dreapta) şi a celei de tramvaie (1922).

pentru tramvaie, la uzina centrală montîndu-se un redresor cu mercur care preia sarcina alimentării cu curent continuu a celor 31 de tramvaie care circulau în acea perioadă.

Puterea maximă a uzinei a evoluat de la 400 Kw în 1924 la 2 700 Kw în 1930 și la 3 800 Kw în 1938.

Comparativ cu consumurile actuale aceste cifre par extrem de mici, dar raportate la etapa respectivă și la cifrele realizate în alte orașe ale țării ele sînt semnificative.

În 1941, uzina a suferit grave avarii in urma unui puternic incediu, timp de cîteva luni orașul fiind alimentat cu energie electrică de la uzinele întreprinderilor „Țesătura", „Textila" și Atelierele C.F.R. Nicolina.

În continuare, destinul uzinei electrice se împletește cu acel al orașului Iași; rănile suferite de acesta in ultimul război afectează și uzina electrică.

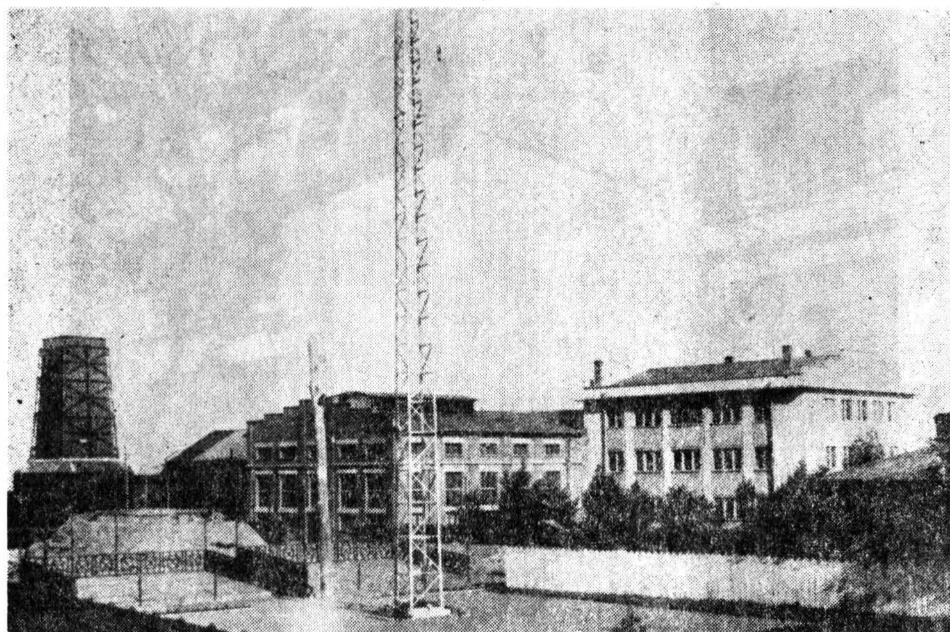


Fig. 23 — Uzina electrică reorganizată și extinsă (1929).

Zorile eliberării găsesc uzina într-o situație grea. Dar chiar din primele zile după 23 August 1944, muncitorii și personalul tehnic trec cu hotărîre la refacerea instalațiilor grav afectate, așa cum rezultă din corespondența uzinei cu Primăria orașului, datată 28 august 1944[55].

A urmat o perioadă de eforturi deosebite, în condiții grele, pentru menținerea în stare de funcționare a uzinei și de satisfacere a nevoilor de energie electrică a orașului. Abia după naționalizare încep lucrările pentru noi amplificări ale uzinei electrice. Iată succint evoluția puterilor instalate între 1950—1956, practic însemnînd dublarea puterii instalate din 1949:

Anul	Puterea instalată C.P.
1950	500
1950	500
1950	500
1951	2 800
1955	2 800
1956	2 800
Total =	9 900 C.P.

[55] Arhivele Statului Iași, Dosarul 17/1945 — Fond primărie.

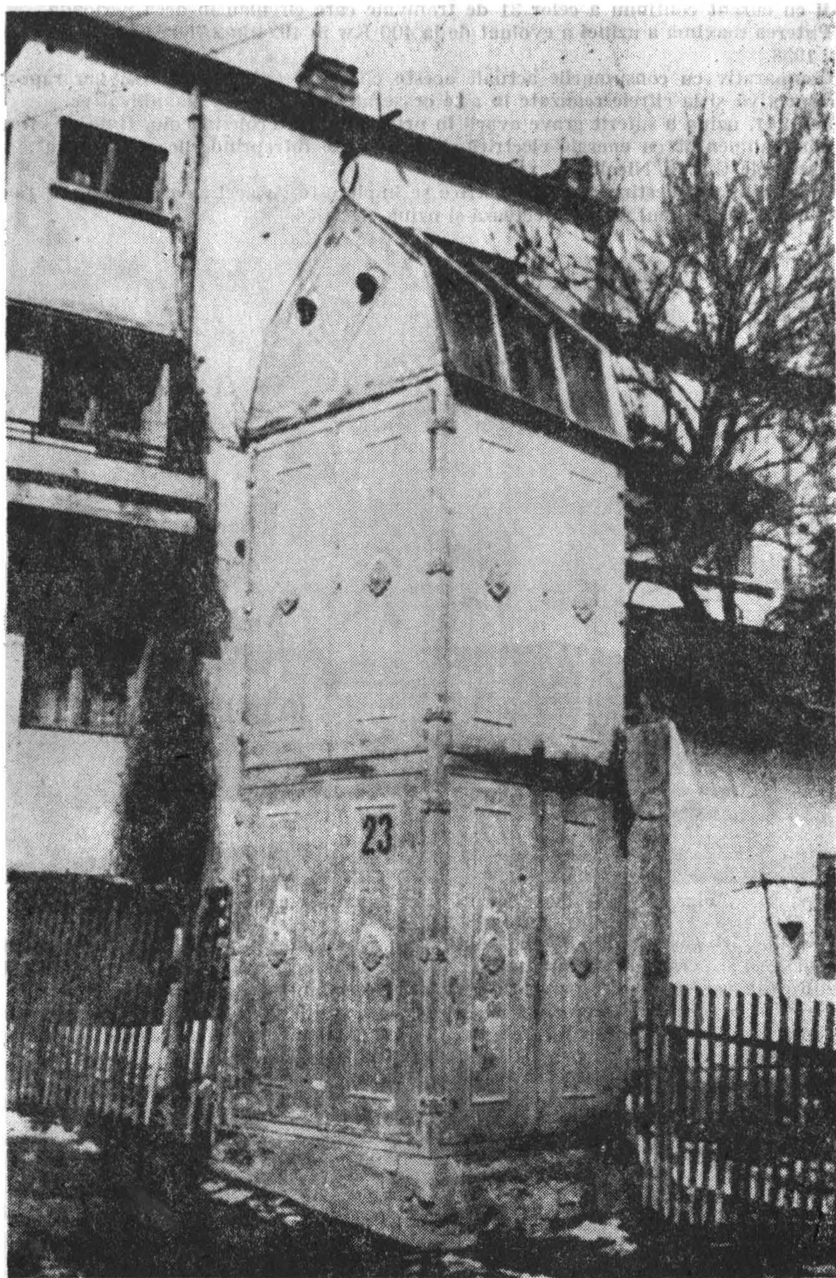


Fig. 24 — Post de transformare metalic folosit în perioada anilor 1924—1935.

La 27 decembrie 1957 s-au realizat — după 33 de ani — previziunile din 1924 : interconectarea uzinei electrice a orașului Iași cu sistemul energetic național, prin linia de 110 Kv, Roman—Iași, și stația de 110/6 Kv Iași 1. Energetica ieșeană intra într-o nouă fază de dezvoltare, superioară și capabilă să asigure dezvoltarea orașului, propulsat — prin grija Partidului — pe calea industrializării „singura care poate fi ținta și scopul indispensabil pentru viitorul acestui oraș", cum visau înaintașii noștri luminați în 1882.

Vechile instalații își făcuseră din plin datoria, fiind necesar să facă loc — conform legii progresului tehnic — unor noi instalații, superioare din punct de vedere al parametrilor de eficiență tehnico-economică. Conform studiilor întreprinse în etapa 1959—1962, s-a construit în Iași noua centrală electrică de termoficare (C.E.T.), care a intrat în funcțiune în anul 1966, cu 2 turbogeneratoare de cîte 25 MW—6 Kv, fiind amplificată, în 1975, cu un nou grup de 50 MW—10 Kv de construcție românească.

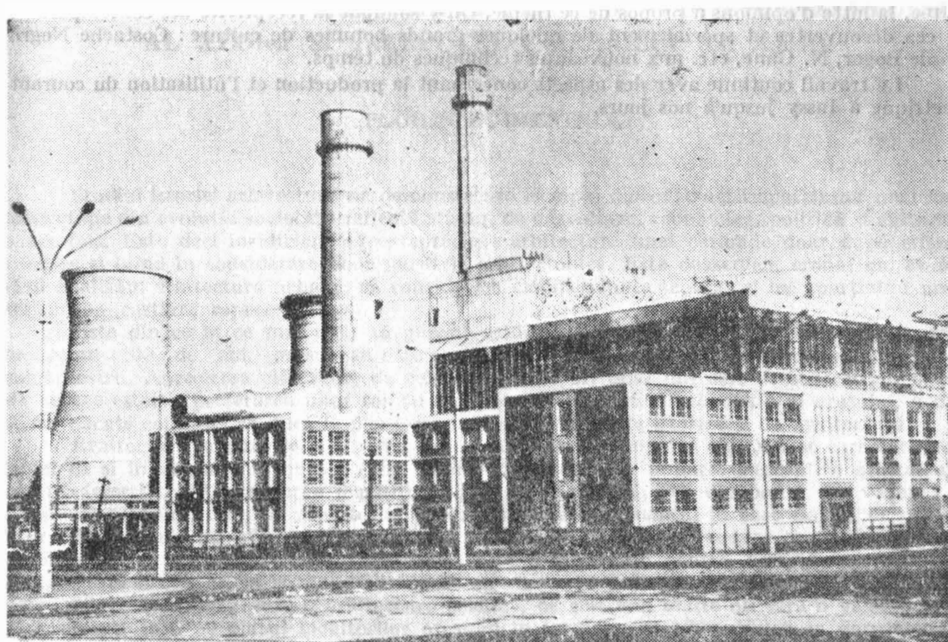


Fig. 25 — Centrala electrică de termoficare de la Iași (C.E.T.).

Deoarece vechea uzină centrală și-a încetat funcționarea în 1974, noua centrală electrică a primit denumirea de „Uzina electrică Iași".

Anul 1974 marchează racordarea orașului Iași la sistemul național 220 Kv, prin stația 220/110 Kv I.A.I., dată în funcțiune la data de 30 martie 1974.

Iașul va cunoaște în etapa 1980—1981 performanțe și mai ridicate pe această direcție, prin racordarea la sistemul național de 400 Kv.

Așa cum reiese din cele prezentate, istoria utilizării curentului electric la Iași, s-a împletit armonios cu evoluția orașului din punct de vedere politic, economic și social, energia electrică fiind un factor primordial și dinamizator în realizarea progresului general, în imprimarea amprentei de oraș al civilizației moderne, puternic ancorat în contemporaneitatea socialistă.

DE L'HISTOIRE DE L'UTILISATION DU COURANT ÉLECTRIQUE À IASSY

Résumé

Le travail présente chronologiquement les moments les plus importants de l'utilisation du courant électrique à Iassy regardes en ensemble — dans le cadre national et mondial du développement de l'électronique et de l'énergétique.

Ayant comme point de départ la pyle électrique de Volta (1800) — la première source de courant électrique— les auteurs font une énumération des principales découvertes scientifiques qui, plus tard, ont conduit à l'invention du télégraphe électrique (1840), du téléphone (1876), du tramway électrique (1879), de l'illumination électrique (1882).

On y suit le contexte dans lequel on a introduit ces inventions dans notre pays, respectivement à Jassy (le télégraphe électrique, en 1855, le téléphone, en 1882, la première centrale électrique, en 1894, l'illumination publique, en 1896, le tramway électrique, en 1900) et, de même, la lutte d'opinions à propos de ce thème. On y souligne la réceptivité des contemporains de ces découvertes et spécialement de quelques grands hommes de culture : Costache Negri, Vasile Pogor, N. Gane, etc. aux nouveautés techniques du temps.

Le travail continue avec des aspects concernant la production et l'utilisation du courant électrique à Iassy jusqu'à nos jours.